GENERALINIO ADVOKATO
YVES BOT IŠVADA,
pateikta 2017 m. rugsėjo 7 d.[1]

Byla C-314/16

Europos Komisija
prieš

Čekijos Respubliką

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas – Direktyva 2006/126/EB – Transportas – Vairuotojo pažymėjimas – C1 ir C kategorijų apibrėžimo išplėtimas ir D1 kategorijos apibrėžimo apribojimas“

1. Savo ieškiniu Europos Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad:

– neįvykdžiusi pareigos prie C1 ir C kategorijų priskirti tik tas motorines transporto priemones, kurios nepriskiriamos prie D1 ar D kategorijų, Čekijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų[2] 4 straipsnio 1 dalį ir 4 straipsnio 4 dalies d ir f punktus,

– apibrėždama D1 kategoriją kaip apimančią tik tas motorines transporto priemones, kurios suprojektuotos ir skirtos daugiau nei aštuoniems keleiviams vežti, Čekijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal šios direktyvos 4 straipsnio 1 dalį ir 4 straipsnio 4 dalies h punktą.

2. Šioje išvadoje nurodysiu priežastis, dėl kurių manau, kad šis ieškinys dėl įsipareigojimų neįvykdymo yra pagrįstas.

I. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

3. Direktyvos 2006/126 1, 2 ir 12 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/439/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų[3] keletą kartų buvo iš esmės keista. Dar kartą keičiant minėtą direktyvą, siekiant aiškumo atitinkamos nuostatos turėtų būti išdėstytos nauja redakcija.

1 Originalo kalba: prancūzų.

2 OL L 403, 2006, p. 18; klaidų ištaisymas OL L 169, 2016 6 28, p. 18.

3 OL L 237, 1991, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 317.

(2) Vairuotojo pažymėjimų taisyklės – pagrindinis bendros transporto politikos elementas siekiant pagerinti kelių eismo saugumą, taip pat palengvinant laisvą asmenų, apsigyvenančių kitoje valstybėje narėje nei pažymėjimą išdavusioji, judėjimą. Atsižvelgiant į individualių transporto priemonių svarbą priimančioje valstybėje narėje tinkamai pripažįstamas turimas vairuotojo pažymėjimas užtikrina laisvą asmenų judėjimą ir jų įsisteigimo laisvę. Nors taisyklių dėl vairuotojo pažymėjimų suderinimo srityje pasiekta pažanga, vis dar yra esminių skirtumų tarp valstybių narių taisyklių <…> dėl transporto priemonių pakategorių, kurios turėtų būti labiau suderintos siekiant prisidėti prie Bendrijos politikos krypčių įgyvendinimo.

<…>

(12) Kategorijų apibrėžimai turėtų plačiau atspindėti tam tikrų transporto priemonių technines charakteristikas ir transporto priemonei vairuoti būtinus įgūdžius.“

4. Šios direktyvos 1 straipsnio „Pažymėjimo pavyzdys“ 1 dalyje nurodyta:

„1. Pagal šios direktyvos nuostatas valstybės narės įveda I priede pateiktu Bendrijos pavyzdžiu grindžiamą nacionalinį vairuotojo pažymėjimą. Bendrijos pavyzdžio vairuotojo pažymėjimų 1 pusėje esančioje emblemoje yra pažymėjimą išduodančios valstybės narės skiriamasis ženklas.“

5. Minėtos direktyvos 4 straipsnio „Kategorijos, sąvokų apibrėžimai ir minimalus amžius“ 1 ir 4 dalyse nurodyta:

„1. 1 straipsnyje numatytas vairuotojo pažymėjimas leidžia vairuoti toliau apibrėžtų kategorijų variklio varomas transporto priemones. Jis gali būti išduodamas asmenims, sulaukusiems kiekvienai kategorijai nurodyto minimalaus amžiaus. „Variklio varoma transporto priemonė“ – bet kokia savaeigė transporto priemonė, važiuojanti keliu savarankiškai, išskyrus bėgiais važiuojančią transporto priemonę.

<…>

4. Motorinės transporto priemonės:

– „motorinė transporto priemonė“ – variklio varoma transporto priemonė, skirta važiuoti keliu ir vežti keleivius ar gabenti prekes arba vilkti transporto priemones, skirtas keleiviams vežti ar prekėms gabenti. Šis terminas apima troleibusus, t. y. prie elektros laidų prijungtas ne bėgiais važiuojančias transporto priemones. Jis neapima žemės ūkio ar miškų ūkio traktorių,

<…>

d) C1 kategorija:

motorinės transporto priemonės, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones, kurių leidžiama maksimali masė didesnė kaip 3 500 kg, tačiau ne didesnė kaip 7 500 kg ir kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo; šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg;

<…>

f) C kategorija:

motorinės transporto priemonės, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones, kurių leidžiama maksimali masė didesnė kaip 3 500 kg ir kurios skirtos bei suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo; šios kategorijos transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg;

<…>

h) D1 kategorija:

motorinės transporto priemonės, kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 16 keleivių, neįskaitant vairuotojo, ir kurios ne ilgesnės kaip 8 metrai; šios kategorijos motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg;

<…>

j) D kategorija:

motorinės transporto priemonės, kurios skirtos ir suprojektuotos vežti daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo, ir motorinės transporto priemonės, kurias galima vairuoti turint D kategorijos vairuotojo pažymėjimą, gali būti sujungtos su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg;

<…>.“

6. Direktyvos 2006/126 7 straipsnio „Pažymėjimų išdavimas, galiojimas ir atnaujinimas“ 1 dalies a punkte nurodyta:

„1. Vairuotojo pažymėjimai yra išduodami tik tiems kandidatams į vairuotojus, kurie:

a) išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo bei teorijos egzaminus ir atitinka medicininius reikalavimus pagal II ir III priedų nuostatas.“

7. Šios direktyvos 16 straipsnyje „Perkėlimas į nacionalinę teisę“ nurodyta:

„1. Ne vėliau kaip iki 2011 m. sausio 19 d. valstybės narės priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie įgyvendina 1 straipsnio 1 dalį, 3 straipsnį, 4 straipsnio 1, 2, 3 dalis ir 4 dalies b–k punktus <…>. Jos nedelsdamos praneša Komisijai tų nuostatų tekstus.

2. Tas nuostatas jos taiko nuo 2013 m. sausio 19 d.

<…>.“

B. Čekijos teisė

8. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (Įstatymas Nr. 361/2000 Rink. dėl eismo sausumos keliais ir tam tikrų įstatymų pakeitimo) su paskutiniais pakeitimais [4] 80a straipsnio 1 dalies g, h ir i punktuose numatyta:

„1) C1 kategorija

<…>

g) C1 kategorijai priklauso motorinės transporto priemonės (išskyrus traktorius), kurių maksimali leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, tačiau neviršija 7 500 kg, ir kurios skirtos vežti ne daugiau kaip 8 asmenims, neįskaitant vairuotojo, ir gali būti sujungtos su priekaba, kurios maksimali leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg;

h) C kategorijai priklauso motorinės transporto priemonės (išskyrus traktorius ir g punkte nurodytas transporto priemones), kurios skirtos vežti ne daugiau kaip 8 asmenims, neįskaitant vairuotojo, ir gali būti sujungtos su priekaba, kurios maksimali leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg;

i) D1 kategorijai priklauso ne ilgesnės nei 8 m motorinės transporto priemonės, kurios skirtos vežti nuo 8 iki 16 asmenų, neįskaitant vairuotojo, ir gali būti sujungtos su priekaba, kurios maksimali leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg.“

II. Ikiteisminė procedūra

9. 2014 m. liepos 11 d. raštu Komisija pateikė Čekijos Respublikai oficialų pranešimą, jame atkreipė šios valstybės narės dėmesį į tai, kad tam tikros vidaus teisės aktų nuostatos, ypač susijusios su C1, C ir D1 kategorijų vairuotojo pažymėjimais, neatitinka Direktyvos 2006/126.

10. Išnagrinėjusi Čekijos Respublikos argumentus, pateiktus 2014 m. spalio 8 d. atsakyme, Komisija 2015 m. vasario 27 d. raštu pateikė pagrįstą nuomonę. Ji taip pat paragino Čekijos Respubliką per du mėnesius nuo šios nuomonės gavimo imtis būtinų priemonių, kad į ją būtų tinkamai atsižvelgta. Čekijos Respublikos prašymu šis terminas buvo pratęstas iki 2015 m. gegužės 27 d.

11. 2015 m. gegužės 22 d. raštu Čekijos Respublika atsakė į pagrįstą nuomonę ir dėl C, C1 ir D1 kategorijų transporto priemonių apibrėžimo nurodė, kad, „siekdama išvengti bet kokios dviprasmybių rizikos ir užtikrinti kuo didesnį teisinį saugumą, Čekijos Respublika sutinka atlikti galiojančių teisės aktų nuostatų pakeitimus, kurie turėtų atitikti Komisijos reikalavimus“.

12. Negavusi informacijos apie galimus planuotus pakeitimus ir manydama, kad bet kuriuo atveju iki pagrįstoje nuomonėje nurodytos galutinės datos inkriminuojami pažeidimai dar nėra ištaisyti, Komisija pareiškė Teisingumo Teisme šį ieškinį.

III. Šalių argumentai

A. Komisija

13. Grįsdama savo ieškinį Komisija remiasi dviem pagrindais.

4 Tai yra viena iš nacionalinių įgyvendinimo priemonių, apie kurią pranešta Komisijai kaip apie užtikrinančią Direktyvos 2006/126, iš dalies pakeistos 2009 m. rugpjūčio 25 d. Komisijos direktyva 2009/113/EB (O L 223, 2009, p. 31) ir 2011 m. lapkričio 28 d. Komisijos direktyva 2011/94/ES (OL L 314, 2011, p. 31), perkėlimą į nacionalinę teisę.

14. Pirmajame pagrinde ji teigia, kad Direktyvos 2006/126 4 straipsnio 4 dalyje C1 ir C transporto priemonių kategorijų apibrėžimai aiškiai skiriasi nuo D1 ir D kategorijų apibrėžimų ir kad taip suformuluota sąlyga „motorinės transporto priemonės, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones“, neperkelta į Čekijos teisę. Dėl šio neperkėlimo šioje valstybėje narėje C1 arba C kategorijos vairuotojo pažymėjimo turėtojui leidžiama vairuoti transporto priemonę, skirtą vežti ne daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neatsižvelgiant į tai, ar ji yra suprojektuota keleiviams, ar prekėms vežti, nors direktyvoje, jei transporto priemonė yra suprojektuota ir skirta keleiviams vežti, reikalaujama D1 arba D kategorijos vairuotojo pažymėjimo.

15. Komisija apibūdina tokio neperkėlimo pasekmes kaip pavyzdį pateikdama mikroautobusus arba specialiąsias keleiviams vežti skirtas šarvuotas transporto priemones. Dėl techninių savybių (skirtos daugiau nei aštuoniems keleiviams, didesnė nei 3 500 kg masė, o ilgis – 8 metrai ir daugiau) jas gali vairuoti C1 kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintis asmuo, o D1 kategorijos vairuotojo pažymėjimo turi būti reikalaujama, jei vežami keleiviai.

16. Antrajame pagrinde Komisija teigia, kad nors Direktyvos 2006/126 4 straipsnio 4 dalies h punkte D1 kategorija apibrėžiama kaip apimanti motorines transporto priemones, „kurios skirtos ir suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 16 keleivių, neįskaitant vairuotojo“, Čekijos teisėje nustačius minimalaus aštuonių asmenų skaičiaus įpareigojimą nustatyta papildoma sąlyga, prieštaraujanti šios direktyvos 4 straipsnio 4 dalies h punktui.

17. Siekdama pagrįsti šiuos du pagrindus Komisija paaiškina, kad tradiciškai prie C kategorijos priskiriamos motorinės transporto priemonės, skirtos prekėms vežti, o D kategorijai priklauso motorinės transporto priemonės, skirtos keleiviams vežti. Vis dėlto tai nedraudžia prie C kategorijos priskiriamų motorinių transporto priemonių naudoti ir keleiviams vežti. Pirmiausia toks atvejis yra, kai žmonių grupė vežama transporto priemone gabenamo krovinio tvarkymo tikslais.

18. Kadangi kai kurios techninės C ir C1 kategorijų savybės yra tokios pačios kaip D1 ir D kategorijų, Komisija pažymi, kad pastarosioms kategorijoms būtinai turi priklausyti transporto priemonės, skirtos žmonėms vežti.

19. Komisija remiasi Sąjungos teisės aktų, susijusių su vairuotojo pažymėjimais, priėmimo istorija. Ji teigia, kad:

– Pirmosios direktyvos 80/1263/EEB[5] dėl Bendrijos vairuotojo pažymėjimo nustatymo visų pirma 3 straipsnio 1 dalyje C ir D kategorijos buvo atskiriamos pagal tai, ar motorinė transporto priemonė yra skirta prekėms (C kategorija), ar keleiviams (D kategorija) vežti, o pastarajai kategorijai buvo taikomas leidžiamo keleivių skaičiaus apribojimas – aštuoni keleiviai ar daugiau,

– vėliau Direktyvos 91/439/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų[6] 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse kategorijos buvo suskirstytos į pakategores C ir C1 bei D ir D1. Transporto priemonių atskyrimas pagal jų paskirtį (keleiviams ar prekėms vežti) nebebuvo „toks aiškus“[7], nes apibrėžiant C ir C1 kategorijas nebebuvo minima prekių vežimo. Vis dėlto C ir D kategorijos minėtoje direktyvoje buvo apibrėžtos kaip nesuderinamos tarpusavyje. O skaičiumi „1“ pažymėtos pakategorės iš esmės apėmė mažesnių matmenų transporto priemones.

5 1980 m. gruodžio 4 d. Pirmoji Tarybos direktyva dėl Bendrijos vairuotojo pažymėjimų nustatymo (OL L 375, 1980, p. 1).

6 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 237, 1991, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 317).

7 Žr. dubliko 5 punktą.

20. Komisija dar nurodo tai, kad Direktyvoje 2006/126 kategorijų apibrėžtys buvo šiek tiek pakeistos. Sąjungos teisės aktų leidėjas nurodė maksimalų keleivių, kurie gali būti vežami C ir C1 kategorijų transporto priemonėmis, skaičių, o šis skaičius atitinka žmonių grupę, kuri gali būti vežama pirmiausia krovinio tvarkymo tikslais. Nuostatų, kuriose apibrėžiamos C kategorijos, formuluotėje nėra sąvokos „prekių vežimas“. Tačiau iš II priedo „Vairavimo egzaminams taikomi minimalūs reikalavimai“ matyti, kad C kategorijos transporto priemonės daugiausia skirtos prekėms vežti, o D kategorijos transporto priemonės – keleiviams vežti. Be to, Direktyva 2006/126 panaikintas D1 kategorijos transporto priemonėms taikomas minimalaus aštuonių keleivių skaičiaus reikalavimas. Taigi ši kategorija apibrėžiama tik pagal maksimalų keleivių skaičių, kuris negali būti didesnis nei 16, ir maksimalų transporto priemonės ilgį, kuris yra 8 metrai.

B. Čekijos Respublika

21. Čekijos Respublikos nuomone, Komisijos ieškinys yra nepagrįstas ir ji prašo Teisingumo Teismo jį atmesti. Čekijos Respublika tvirtina, kad dėl jos pasirinkto būdo nagrinėjamos nuostatos į nacionalinę teisę perkeltos tinkamai ir išsamiai, užtikrinant pagal Direktyvą 2006/126 siekiamą tikslą.

22. Šios šalies nuomone, viena vertus, pagal Sąjungos teisę ji neprivalėjo perkelti šios direktyvos nuostatų pažodžiui ir pati gali nuspręsti patikslinti objektyvius kriterijus, leidžiančius atskirti įvairių kategorijų transporto priemones, jei tik tokiu sprendimu pasiekiamas numatytas rezultatas.

23. Kita vertus, minėtos direktyvos 4 straipsnio 4 dalyje Sąjungos teisės aktų leidėjas apibrėžė transporto priemonių kategorijas, nurodydamas technines savybes, kurios sutampa, bet nenurodydamas prekių ir keleivių vežimo, kartu palikdamas valstybėms narėms galimybę atskirti šias kategorijas, kaip rodo žodžiai „motorinės transporto priemonės, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones“. Todėl Čekijos Respublika nacionaliniu lygmeniu tiksliai, aiškiai ir praktiškai neginčytinai atskyrė C1, C ir D1 kategorijų transporto priemones, laikydamasi Sąjungos teisėje nustatyto tikslo atskirti transporto priemonių kategorijas pagal vežimo objektą [8]. Taigi ji savo sprendimą teisina D kategorijos atskyrimu pagal galimą vežti keleivių skaičių (tik jeigu jų daugiau nei 8).

24. Iš tiesų Čekijos Respublika pažymi, kad dėl skiriamųjų kriterijų įvairovės, kaip antai transporto priemonės masės (C ir C1 kategorijos), transporto priemonės ilgio (D1 kategorija) arba maksimalaus ar minimalaus vežamų asmenų skaičiaus (C, C1, D, D1), atsiranda sutapimų, dėl kurių kyla nesusipratimų ar painiavos, nes viena transporto priemonė gali patekti į kelias kategorijas.

25. Ji taip pat nurodo, kad, nesant atskyrimo, D1 transporto priemonių kategorija (ne ilgesnės nei 8 m transporto priemonės, kuriomis galima vežti ne daugiau kaip 16 keleivių) faktiškai apimtų C1 ir C kategorijas. Iš to taip pat galima daryti išvadą, kad ilgesniam nei 8 metrų sunkvežimiui vairuoti reikėtų D1 kategorijos vairuotojo pažymėjimo, o vien dėl to, kad jo ilgis viršija 8 metrus, šiai transporto priemonei vairuoti reikėtų C1 kategorijos vairuotojo pažymėjimo.

26. Triplike Čekijos Respublika nurodo, jog Komisijos pateiktas pagrindimas, kad C kategorijos transporto priemonės „daugiausia skirtos prekėms vežti“, o D kategorijos transporto priemonės „daugiausia skirtos keleiviams vežti“ [9], yra iš esmės neaiškus ir kyla abejonių, kaip jį taikyti praktiškai. Čekijos Respublikos teigimu, žodis „daugiausia“ suteikia galimybę nukrypti nuo taisyklės, juo labiau kad transporto priemones ne visada įmanoma griežtai suskirstyti pagal vieną ar kitą kriterijų, be to, ilgainiui pagrindinis transporto priemonių naudojimo būdas gali pasikeisti.

8 Žr. atsiliepimo į ieškinį 19 ir 20 punktus.

9 Žr. šio tripliko 7 punktą.

27. Čekijos Respublika taip pat nesutinka su Komisijos teiginiu, kad perkėlus Direktyvą 2006/126 į Čekijos teisę buvo neleistinai apribotas D1 kategorijos transporto priemonių apibrėžimas. Komisija klaidingai teigia, kad pagal Direktyvą 2006/126 mikroautobusai arba specialiosios šarvuotos transporto priemonės, kuriomis galima vežti ne daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo, priskiriamos prie D1 kategorijos transporto priemonių.

28. Čekijos Respublikos teigimu, D1 transporto priemonių kategorija yra D kategorijos transporto priemonių pakategorė, kaip tai matyti iš jos pavadinimo ir transporto priemonių kategorijų apibrėžimo Europos Sąjungos lygmeniu teisėkūros istorijos. Tai yra „supaprastinta“ D kategorijos versija, taigi konkreti D kategorijos transporto priemonių dalis, nes šios kategorijos transporto priemonėms, atsižvelgiant į jų charakteristikas, pakaktų supaprastinto D kategorijos vairuotojo pažymėjimo. Kadangi riba, susijusi su galimų vežti asmenų skaičiumi, įtraukta į D kategorijos apibrėžimą [10], ją reikėtų taikyti ir D1 kategorijai. Žemiau šios ribos transporto priemonės galėtų būti priskiriamos tik prie C ar galbūt prie C1 kategorijos.

IV. Analizė

29. Diskusija susijusi su Direktyvos 2006/126 nuostatų, kuriose apibrėžiamos dvi pagrindinės transporto priemonių kategorijos (C, D) ir jų pakategorės (C1, D1), turiniu, taip pat iš esmės su šių nuostatų tikslu, kuris nėra aiškiai nurodytas šios direktyvos 4 straipsnio 4 dalies d, f, h ir j punktuose, t. y. atskirti keleiviams vežti skirtas ir kitas transporto priemones.

30. Pritariant Komisijai, man atrodo būtina nurodyti, dėl ko ir kiek neįtrauktos D ir D1 kategorijos (tai yra pirmasis skiriamasis C ir C1 kategorijų kriterijus), atsižvelgiant į kontekstą [11] ir nepamirštant teisės aktais, kurių dalis jos yra, siekiamų tikslų [12].

31. Direktyvos 2006/126 nuostatos priimtos išdėsčius Direktyvą 91/439 nauja redakcija, remiantis tuo, kad pastaroji direktyva buvo daug kartų keičiama.

32. Šia direktyva panaikinta Direktyva 80/1263, kuria buvo reglamentuojamas Bendrijos vairuotojo pažymėjimo nustatymas siekiant užtikrinti nacionalinių vairuotojo pažymėjimų tarpusavio pripažinimą valstybėse narėse ir galimybę pasikeisti vairuotojo pažymėjimą, jeigu jo turėtojas perkelia įprastą gyvenamąją arba darbo vietą iš vienos valstybės narės į kitą.

33. Šioje direktyvoje Europos Sąjungos teisės aktų leidėjas apibrėžė įvairias transporto priemonių, kurios nėra grindžiamos vilkimo galia, kategorijas ir atskyrė jas pagal įvairius kriterijus.

34. Taigi minėtos direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje didėjimo tvarka suskirstytos dviratės arba triratės transporto priemonės (A kategorija), o tada – kitos kategorijos motorinės transporto priemonės, kurioms nustatyta svorio riba (3 500 kg) ir ribotas sėdimųjų vietų skaičius (ne daugiau kaip 8, neįskaitant vairuotojo sėdynės), priskiriamos prie B kategorijos.

35. Kitos transporto priemonės priskirtos prie kitos kategorijos dėl tokių savybių:

– C: „prekių vežimas ir maksimalus leidžiamasis svoris virš 3 500 kg“,

– D: „keleivių vežimas ir daugiau nei aštuonios sėdimosios vietos, neįskaitant vairuotojo vietos“.

10 Direktyvos 2006/126 4 straipsnio 4 dalies j punkte nurodyta „vežti daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo“.

11 Žr. prie šios išvados pridėtą apibendrinamąją lentelę.

12 Remiantis Teisingumo Teismo siūlomu analizės metodu, žr. 2006 m. spalio 26 d. Sprendimą Komisija / *Ispanija* (C-36/05, EU:C:2006:672, 24 ir 25 punktai).

36. Direktyvos 80/1263 I priede pateiktame vairuotojo pažymėjimo pavyzdyje buvo išdėstytas šių nuostatų tekstas.

37. Šios direktyvos II priede „Vairavimo egzaminams taikomi minimalūs reikalavimai“ konkrečių teorinio egzamino sąlygų nebuvo numatyta, todėl pažymėjimus buvo galima skirstyti pagal C arba D kategorijos transporto priemones.

38. Nuo 1996 m. liepos 1 d., kai pradėta taikyti Direktyva 91/439, teisės aktų leidėjas nusprendė kitaip atskirti C ir D kategorijas, siekdamas konkretaus tikslo.

39. Iš tiesų, kaip matyti iš šios direktyvos trečios, ketvirtos ir penktos konstatuojamųjų dalių, po 1980 m. ši direktyva žymi antrąjį etapą, kai derinamos transporto priemonių kategorijos ir pakategorės bei būtinosios vairuotojo pažymėjimų išdavimo sąlygos [13]. Šiomis aplinkybėmis į minėtos direktyvos 3 straipsnio 2 dalį buvo įtrauktos C1 ir D1 pakategorės.

40. Tokio pat C ir D kategorijų transporto priemonių atskyrimo, kuris Direktyvoje 80/1263 buvo grindžiamas prekių ir keleivių vežimu, Direktyvos 91/439 tekste nebeliko. Prie D kategorijos priskirtos „motorinės transporto priemonės, skirtos keleiviams vežti“, o prie C kategorijos, kaip ir C1 pakategorės, priskirtos visos kitos transporto priemonės: „motorinės transporto priemonės, nepriskiriamos prie D kategorijos“.

41. Vis dėlto pirmą kartą šis skirtumas tapo praktiškai akivaizdus nustačius vairuotojo pažymėjimo pavyzdį, pateiktą šios direktyvos I priede. Ant C kategorijos vairuotojo pažymėjimo yra piktograma su dviem sunkvežimiais arba sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis. C1 parašyta šalia mažesnių matmenų sunkvežimio. Ant D kategorijos pažymėjimo yra piktograma su dviem autobusais, o ant D1 kategorijos pažymėjimo – trumpesnis autobusas.

42. Šios direktyvos II priede nustatytos transporto priemonėms vairuoti taikomos sąlygos, nustatant konkrečius reikalavimus kiekvienai transporto priemonių kategorijai, tarp jų – C ir D kategorijoms, o D kategorijai skirtas specialus sąrašas:

„5.5. D kategorija:Šios kategorijos vairuotojai privalo mokėti:

5.5.1. žmonių vežimo taisykles;

5.5.2. kaip elgtis avarijos atveju;

5.5.3. taip pat privalo sugebėti imtis specialių transporto priemonės saugumo priemonių.“

43. Noras išlaikyti specialią transporto priemonių kategoriją tik „žmon[ėms] vež[ti]“ (kitaip tariant, vadinamąją „D kategoriją“) aiškiai matyti iš naujųjų Direktyvos 91/439 nuostatų teksto.

13 „[K]adangi Bendrijos pavyzdžio nacionalinis vairuotojo pažymėjimas, nustatytas Direktyvos [80/1263], turėtų būti toks, kad, *inter alia*, būtų galima atsižvelgti į transporto priemonių kategorijų ir pakategorių derinimą ir padaryti pažymėjimus lengviau suprantamus tiek pačioje Bendrijoje, tiek už jos ribų;
kadangi, siekiant stiprinti kelių eismo saugumą, reikia nustatyti minimalius vairuotojo pažymėjimo išdavimo reikalavimus;
kadangi [Direktyvos 80/1263] 3 straipsnyje reikalaujama, kad baigiamosios nuostatos, Bendrijos mastu apibendrinančios tame straipsnyje minimas transporto priemonių kategorijas, turėtų būti priimtos nepaliekant galimybės nukrypti nei nuo jų, nei nuo vairuotojo pažymėjimų galiojimo sąlygų“.

44. Iš tiesų nuo šiol C kategorija yra apibrėžta numanomai D kategorijos, bet ne B kategorijos atžvilgiu [14], ir taip yra dėl nurodytų transporto priemonių masės. Be to, atsižvelgta į būtinybę neapriboti C kategorijos transporto priemonių vien prekių vežimu. Keleivių vežimas, kuriam išimtinai skirtos transporto priemonės, toliau suteikia pagrindą išskirti konkrečią kategoriją (D).

45. Tais pačiais kriterijais remiamasi apibrėžiant C1 ir D1 kategorijas, kurios atitinka tą pačią funkciją atliekančias, tik mažesnių matmenų transporto priemones (tokiais atvejais masė ar keleivių skaičius ribojami). Transporto priemonės skirstomos į kategorijas [15] C ir C1 pagal masę, o į D ir D1 kategorijas – pagal keleivių skaičių (atitinkamai daugiau nei aštuoni [16] arba daugiau nei aštuoni, bet ne daugiau nei šešiolika).

46. Direktyvoje 2006/126 buvo patikslinti šių skirtingų kategorijų apibrėžimai [17], tačiau pagrindinis D kategorijos, skirtos tik asmenims vežti, skirtumas nepakeistas.

47. Iš tiesų D kategorija ir toliau neįtraukta apibrėžiant C ir C1 kategorijas, tačiau apibrėžimas papildytas, įtraukiant D1 kategoriją. Vairuotojo pažymėjimo pavyzdyje yra tos pačios piktogramos kaip ir aprašytosios šios išvados 41 punkte [18]. Be to, jos II priede pateiktos specifikacijos [19], kurias Čekijos vyriausybė taip pat nurodo atsiliepime į ieškinį [20], sutampa.

48. Siekiamas tikslas sukonkretintas minėtos direktyvos 12 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurią „kategorijų apibrėžimai turėtų plačiau atspindėti tam tikrų transporto priemonių technines charakteristikas ir transporto priemonei vairuoti būtinus įgūdžius“.

49. Taigi, kalbant apie būtinuosius vairuotojų egzamino reikalavimus ir įgūdžių patikrinimo egzaminus, pažymėtina, kad konkrečios Direktyvos 2006/126 nuostatos dėl C ir D kategorijų ir jų pakategorių ir vėl rodo pagrindiniu vežimo objektu grindžiamą skirtumą:

„4.1.9. saugumo veiksnius, susijusius su transporto priemonės pakrovimu: krovinio kontrolę (sukrovimas ir pritvirtinimas), keblumus su įvairių rūšių kroviniais (pvz., skysčiai, kabantys kroviniai, <…>), prekių pakrovimą ir iškrovimą bei krovimo įrangos naudojimą (*tik C, CE, C1, C1E kategorijoms*);

4.1.10. vairuotojo atsakomybę vežant keleivius; keleivių patogumą ir saugumą; vaikų vežimą; privalomą patikrinimą prieš pradedant važiuoti; visos autobusų rūšys turi būti teorijos egzamino dalis (visuomeninio transporto autobusai, tolimojo susisiekimo autobusai, specialių gabaritų autobusai, <…>) (*tik D, DE, D1 ir D1E kategorijoms*).

<…>

4.2. bendrų žinių apie toliau nurodytas papildomas nuostatas, susijusias su C, CE, D ir DE kategorijomis, privalomą patikrinimą:

<…>

4.2.8. vairuotojo atsakomybę gaunant, gabenant ir pristatant prekes pagal sutartas sąlygas (*tik C, CE kategorijoms*).“

14 Šiai kategorijai priklauso transporto priemonės, kurių maksimali masė ne didesnė nei 3 500 kg.

15 Šioms kategorijoms tai yra antrasis kriterijus, kaip ir Direktyvoje 80/1263.

16 Ši daugiau nei aštuonių asmenų riba taip pat sietina su B kategorijai numatyta viršutine riba.

17 Žr. šios direktyvos 2 konstatuojamąją dalį.

18 Direktyva 2011/94 atnaujintas pavyzdys.

19 Šios išvados 49–51 punktuose cituotos ištraukos, išskirta mano.

20 Žr. šio atsiliepimo į ieškinį 15–17 punktus.

50. Tas pats taikoma įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminams:„5.2. Transporto priemonės, kuriomis laikomi įgūdžių bei elgsenos patikrinimo egzaminai, turi atitikti toliau nurodytus minimalius reikalavimus. Valstybės narės gali numatyti griežtesnius arba taikyti papildomus kriterijus.

<…>

C kategorija:

C kategorijos transporto priemonės, kurių leidžiama maksimali masė *ne mažesnė kaip 12 000 kg, ne trumpesnės kaip aštuonių metrų* ir ne siauresnės kaip 2,40 m, galinčios išvystyti ne mažesnį kaip 80 km/h greitį; turinčios stabdžius su ABS, pavarų dėžę su ne mažiau kaip aštuoniais pavaros perdavimo skaičiais ir tachografą, kaip apibrėžta Reglamente (EEB) Nr. 3821/85[21]; *kroviniui skirta dalis yra uždaros dėžės formos, ne siauresnė ir ne žemesnė už vairuotojo kabiną*; transporto priemonė pateikiama su ne mažesne kaip 10 000 kg faktine bendrąja mase;

<…>

C1 kategorija:

C1 pakategorės transporto priemonės, *kurių leidžiama maksimali masė ne mažesnė kaip 4 000 kg, ne trumpesnės kaip penki metrai* ir galinčios išvystyti ne mažesnį kaip 80 km/h greitį; turinčios stabdžius su ABS ir tachografą, kaip apibrėžta Reglamente (EEB) Nr. 3821/85; *kroviniui skirta dalis yra uždaros dėžės formos, ne siauresnė ir ne žemesnė už vairuotojo kabiną*;

<…>

D kategorija:

D kategorijos transporto priemonės, *ne trumpesnės kaip 10 metrų*, *ne siauresnės kaip 2,40 metrų* ir galinčios išvystyti ne mažesnį kaip 80 km/h greitį; turinčios stabdžius su ABS ir įrašymo įrangą, kaip numatyta Reglamente <…> Nr. 3821/85;

<…>

D1 kategorija:

D1 pakategorės transporto priemonės, kurių leidžiama maksimali masė ne mažesnė kaip 4 000 kg, ne trumpesnės kaip penki metrai ir galinčios išvystyti ne mažesnį kaip 80 km/h greitį; turinčios stabdžius su ABS ir tachografą, kaip apibrėžta Reglamente (EEB) Nr. 3821/85.“

51. Be to, vadovaujantis ta pačia logika, kiek tai susiję su C ir D kategorijos bei jų pakategorių transporto priemonių vairuotojų įgūdžių ir elgsenos patikra, nurodyta:

„8.1.6. patikrinti saugaus transporto priemonės pakrovimo veiksnius: kėbulą, apkalas, krovinio duris, pakrovimo mechanizmą (jeigu toks yra), kabinos užrakinimą (jeigu toks yra), krovinio pakrovimo ir apsaugos būdą (*tik C, CE, C1, C1E kategorijoms*);

<…>

21 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 370, 1985, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 120).

8.1.8. sugebėti imtis specialių transporto priemonės saugos priemonių; tikrinti kėbulą, darbines duris; avarinius išėjimus, pirmosios pagalbos priemones, ugnies gesintuvus ir kitas saugos priemones (*tik D, DE, D1, D1E kategorijoms*);

<…>

8.2. Specialūs manevrai tikrintini atsižvelgiant į kelių eismo saugumą:

8.2.3. saugiai pastatyti transporto priemonę pakrovimui arba iškrovimui prie pakrovimo arba iškrovimo platformos ar panašaus įrenginio (*tik C, CE, C1, C1E kategorijoms*);

8.2.4. pastatyti autobusą taip, kad keleiviai galėtų saugiai įlipti ar išlipti (*tik D, DE, D1, D1E kategorijoms*).“

52. Aiškinant visas Direktyvos 2006/126 nuostatas kartu, nekyla jokių abejonių, kad transporto priemonių kategorijos apibrėžiamos atskiriant pagal keleivių vežimą, ir tai nesikeitė nuo 1980 m. Tai yra aiškus ir tikslus kriterijus, kuriuo remiantis D1 arba D kategorijos neįtraukiamos apibrėžiant C ir C1 kategorijas. Nors galima ginčytis dėl sutrumpintos formuluotės pasirinkimo [22], nemanau, kad ji keltų abejonių.

53. Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjo sprendimas patikslinti maksimalų asmenų, kuriuos galima vežti sunkvežimiuose (C arba C1 kategorija), skaičių kaip galutinį kriterijų transporto priemonėms negali kelti painiavos.

54. Be to, šis sprendimas nesusiaurina frazės „išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones“ taikymo srities šios direktyvos 4 straipsnio 4 dalies d arba f punktų pradžioje ta pačia tvarka kaip ir Direktyvos 91/439 3 straipsnyje. Iš tiesų jo svarbą lemia reikalavimas, kad šios kategorijos transporto priemonės vairuotojas pagrįstų turįs žinių, susijusių su keleivių vežimu, patogumu ir saugumu.

55. Taigi dėl privalomos būtinybės užtikrinti asmenų saugumą keliuose [23] ir padaryti tai vienodai visoje Sąjungoje, kaip Komisija teisingai teigė grįsdama savo ieškinį, laikausi nuomonės, kad yra privaloma pažodžiui pakartoti aiškias ir tikslias šios direktyvos nuostatas [24]. Be to, šiuo konkrečiu atveju pažodinis perkėlimas į nacionalinę teisę leistų pasiekti kitą svarbų tikslą, kurio buvo siekiama nuo pat pirmosios Direktyvos 80/1263 – palengvinti laisvą asmenų judėjimą ir įsisteigimo laisvę, suderinant taisykles, susijusias su vairuotojo pažymėjimais.

56. Remiantis tuo darytina išvada, jog galima pripažinti, kad pasirinkus skirtingus kriterijus pasiekiamas priešingas rezultatas, nei numatyta Direktyvoje 2006/126, t. y. vien keleivių vežimą galėtų užtikrinti vairuotojai, kuriems leidžiama vairuoti C arba C1 kategorijų transporto priemones ir iš kurių iš esmės reikalaujama įrodyti žinias, susijusias su prekių priėmimu, vežimu ir pristatymu, pakrovimu, sukrovimu ir iškrovimu.

22 Ar ateityje, siekiant išvengti bet kokių abejonių, nereikėtų rašyti „išskyrus tas, kurios naudojamos tik keleivi[ams] vež[ti]“?

23 Žr. 2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350) 51 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją: „šiuo klausimu pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką kelių eismo saugos tobulinimas yra Sąjungos bendrojo intereso tikslas (šiuo klausimu, be kita ko, žr. 1994 m. spalio 5 d. Sprendimo *van Schaik*, C-55/93, EU:C:1994:363, 19 punktą; 2002 m. kovo 21 d. Sprendimo *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, 59 punktą; 2007 m. kovo 15 d. Sprendimo *Komisija / Suomija*, C-54/05, EU:C:2007:168, 40 punktą; 2009 m. vasario 10 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-110/05, EU:C:2009:66, 60 punktą; 2009 m. spalio 22 d. Sprendimo *Komisija / Portugalija*, C-438/08, EU:C:2009:651, 48 punktą; 2010 m. kovo 11 d. Sprendimo *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, 50 punktą; 2011 m. gegužės 19 d. Sprendimo *Grasser*, C-184/10, EU:C:2011:324, 26 punktą ir 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Apelt*, C-224/10, EU:C:2011:655, 47 punktą)“. Dėl visai neseniai priminto Direktyvos 2006/126 tikslo žr. 2017 m. balandžio 26 d. Sprendimą *Popescu* (C-632/15, EU:C:2017:303, 40 punktas).

24 Reikėtų atskirti atvejus, kai Teisingumo Teismas nusprendė, kad, „atsižvelgiant į direktyvos turinį, jos perkėlimas į vidaus teisę <…> gali atitikti bendrą teisinį kontekstą, jei taip iš tikrųjų pakankamai aiškiai ir tiksliai užtikrinamas visapusiškas direktyvos taikymas, kad, kai direktyva siekiama sukurti teises privatiems asmenims, jas turintys asmenys galėtų žinoti visas šias teises ir prireikus jomis remtis nacionaliniuose teismuose“. Žr. 1987 m. balandžio 9 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (363/85, EU:C:1987:196, 7 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

57. Vis dėlto Komisijos pateiktas pavyzdys puikiai įrodo Čekijos teisės aktų leidėjo priimto sprendimo nustatyti daugiau negu aštuonių asmenų skaičiaus ribą D1 kategorijai pasekmes [25]: ilgesnis nei aštuonių metrų mikroautobusas, kuriuo vežami mažiau nei aštuoni asmenys, priskiriamas prie C arba C1 kategorijų, nors jam taikomi su asmenų vežimu susiję reikalavimai.

58. Taigi Čekijos vyriausybės argumentai, kuriais neatsižvelgiama į transporto priemonės ypatumus, jeigu ji nenaudojama prekėms vežti, neįtikina. Visų Direktyvoje 2006/126 išlaikytų transporto priemonių techninių charakteristikų išbraukimas taip pat netinka, nes jos atitinka įprastą šių transporto priemonių paskirtį. Taigi C kategorija, prie kurios tradiciškai priskiriamos sunkiasvorės krovininės transporto priemonės, apibrėžiama pagal transporto priemonės masę, o keleivių skaičius atitinka B kategorijos transporto priemonės skaičių. D kategorija apibrėžiama tik pagal didžiausią keleivių skaičiaus ribą, o D1 pakategorė išsiskiria maksimaliu vežamų asmenų skaičiumi ir šiuo tikslu suprojektuotos transporto priemonės ilgiu.

59. Atsižvelgdamas į visus šiuos argumentus, darau išvadą, kad, įtraukusi D ir D1 kategorijas į C ir C1 kategorijas ir D1 kategorijai nustačiusi didžiausią leistiną aštuonių keleivių ribą, Čekijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 2006/126 4 straipsnio 4 dalies d, f ir h punktus.

V. Dėl bylinėjimosi išlaidų

60. Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija reikalavo priteisti bylinėjimosi išlaidas iš Čekijos Respublikos ir ši pralaimėjo bylą, iš Čekijos Respublikos priteisiamos bylinėjimosi išlaidos.

VI. Išvada

61. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui priimti tokį sprendimą:

1. Neįvykdžiusi pareigos prie C1 ir C kategorijų priskirti tik tas transporto priemones, kurios nepriklauso D1 ar D kategorijoms, Čekijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų 4 straipsnio 1 dalį ir 4 straipsnio 4 dalies d ir f punktus.

2. Apibrėžusi D1 kategoriją kaip apimančią tik tas motorines transporto priemones, kurios suprojektuotos ir skirtos daugiau nei aštuoniems keleiviams vežti, Čekijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal šios direktyvos 4 straipsnio 1 dalį ir 4 straipsnio 4 dalies h punktą.

3. Priteisti iš Čekijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

25 Direktyvoje 2006/126 tai buvo panaikinta, vietoj to nurodant transporto priemonės ilgį.

PRIEDAS. Pagrindinių direktyvų, susijusių su vairuotojo pažymėjimu, atitikties lentelė

	Direktyva 80/1263 3 straipsnio 1 dalis	**Direktyva 91/439** 3 straipsnio 1 ir 2 dalys	**Direktyva 2006/126** 4 straipsnio 4 dalies d, f ir h punktai
C	Motorinės transporto priemonės, „skirtos prekėms vežti“> 3 500 kg	Motorinės transporto priemonės, „nepriskiriamos prie D kategorijos“> 3 500 kg	Motorinės transporto priemonės, „išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones“> 3 500 kg „skirtos ir suprojektuotos **vežti** ne daugiau kaip 8 **keleivi**[**ams**], neįskaitant vairuotojo“
C1	Netaikoma	Motorinės transporto priemonės, „nepriskiriam[o]s prie D kategorijos“> 3 500 kg ir ≤ 7 500 kg	Motorinės transporto priemonės, „išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones“> 3 500 kg ir ≤ 7 500 kg „skirtos ir suprojektuotos **vežti** ne daugiau kaip 8 **keleivi**[**ams**], neįskaitant vairuotojo“
D	Motorinės transporto priemonės, „skirtos **keleiviams vežti**“ Daugiau nei aštuonios sėdimos vietos, neįskaitant vairuotojo	Motorinės transporto priemonės, „skirt[o]s **keleiviams vežti**“kurios, be vairuotojo, turi daugiau kaip aštuonias sėdimas vietas	Motorinės transporto priemonės, „skirtos ir suprojektuotos **vežti** ne daugiau kaip 8 **keleivi**[**ams**], neįskaitant vairuotojo“
D1	Netaikoma	Motorinės transporto priemonės, „skirtos **keleiviams vežti**“> 8 ir ≤ 16 sėdimų vietų, neįskaitant vairuotojo	Motorinės transporto priemonės, „kurios skirtos ir suprojektuotos **vežti** ne daugiau kaip 16 **keleivių**, neįskaitant vairuotojo“ Ilgis: ne daugiau kaip 8 m